

Bernd Schmidt
Traugott Vitz

**Der Fliegermord von
Ottmannshausen**

† *Frank A. Caldwell*
† *Marccena F. Dottoviano*
† *William E. Ewing*
† *Carl C. Gustafson, Jr.*
† *Victor I. Kinkade*
† *Jack G. Kromer*
† *Michael J. Nemerowski, Jr.*
† *Anthony G. Trebnik*

29. Juli 1944

Inhalt

Vorwort zur 2. Auflage.....	7
I. Die LIBERTY BELLE und ihre Crew.....	9
II. Wie gestern, nur anders.....	17
III. Unsere Quellen.....	25
IV. Untersuchung und Prozess.....	31
V. „...der Kreisleiter sagte...“.....	41
VI. Randfiguren.....	47
VII. Bestattung der Flieger.....	51
VIII. Das Dachauer Urteil, vollstreckt in Landsberg.....	55
IX. Nemerowski und Ewing.....	59
X. Und Gustafson?.....	63
XI. Gedenkstein in Ottmannshausen.....	79
XII. Nachhall.....	81
 Bildnachweis.....	 84
Quellennachweis.....	84
Die Autoren.....	86

Vorwort zur zweiten Auflage

Zwei Umstände machen knapp zwei Jahre nach dem ersten Erscheinen dieses Heftes eine umfangreich überarbeitete und bedeutend erweiterte Neuauflage nötig, so dass wir jetzt fast beim doppelten Umfang der Erstauflage stehen.

Der erste Umstand ist, dass wir nach Erscheinen des Heftes von Leserinnen und Lesern Korrekturen und Ergänzungen mitgeteilt bekommen haben, wie das erfreulicherweise auch bei anderen Heften der Reihe der Fall gewesen war.

Der andere, weitaus bedeutendere Grund ist, dass wir jetzt erheblich mehr wissen als 2020.

Bei Veröffentlichung der Erstauflage war uns unbekannt, wann und wo und wie der Pilot der B-17G LIBERTY BELLE, 1st Lieutenant Carl C. Gustafson junior, sein Leben verlor, wo er sein erstes Grab bekam, und ob er tatsächlich heute mit seinen Kameraden auf dem Nationalfriedhof in Louisville, Kentucky, ruht. Inzwischen haben wir jedoch die Antworten auf all diese Fragen gefunden.

In diesem Heft wird daher zum ersten Male die Lösung eines Rätsels veröffentlicht, das auch Gustafsons Familie und seine Kameraden von der 100. Bombardment Group bisher nur unvollständig erhellen konnten. Gleichzeitig korrigieren wir einige Fehldarstellungen.

Streng genommen müsste dieses Heft jetzt „Die Fliegermorde von Ottmannshausen, Daasdorf und Guthmannshausen“ heißen, aber wir haben auf eine Umbenennung verzichtet, um den Zusammenhang mit der Erstauflage zu wahren.

Trotz gewaltiger durch die COVID19-Pandemie bedingter Einschränkungen haben die Bediensteten des amerikanischen Nationalarchivs es geschafft, uns verhältnismäßig rasch mit wichtigen Auskünften und Dokumenten zu versorgen. Besonders dankbar (und stellvertretend für

alle ihre Kolleginnen und Kollegen) nennen wir Frau Suzanne Zoumbaris. Ebenso danken wir Herrn Andreas Halecker vom Kreisarchiv Sömmerda, Herrn Dr. Jens Riederer vom Stadtarchiv Weimar und Herrn Dr. Frank Boblenz vom Hauptstaatsarchiv Weimar für ihre Beratung bei der Recherche. Sie waren nicht die einzigen: Viele Bedienstete in deutschen Stadtarchiven haben uns bei der Suche nach den Lebensdaten möglicher Täter zügig geholfen.

Frank Bergmann hat für uns wichtige Auszüge aus der Ortschronik von Guthmannshausen beschafft, die Erzählungen seiner verstorbenen Mutter Ilona Bergmann geb. Hertrich weitergegeben und mit seiner Orts- und Personenkenntnis geholfen. Ihm sei herzlich gedankt, ebenso auch Frau Annette Winzer, die sich in der Geschichte von Udestedt hervorragend auskennt und dankenswerterweise für uns ein paar Kontakte hergestellt hat.

Wir danken ferner den Menschen, die uns mit eigenen oder Familienerinnerungen, mit Fotos und Texten geholfen haben: Käthe Pahl geb. Richter, Wilfried Haubold, Lothar Hochstein und Mary Kinkade Maddox.

Zum Schluss, wie immer: Danke an unsere Familien für ihre Geduld und ihr Verständnis.

Im Herbst 2022

Weimar
Bernd Schmidt

Solingen
Traugott Vitz

I. Die LIBERTY BELLE und ihre Crew

Auf Luftbildern ist noch inmitten der englischen Felder schwach erkennbar, wo früher die Start- und Landebahnen der US Army Air Force Station 139 verlaufen sind. Aber mehr als ein Unterschied in den Farbschattierungen des Bodens ist es nicht mehr. Die Landwirtschaft hat sich in den letzten siebzig Jahren die Flächen zurückerobert, die sie im Zweiten Weltkrieg an die Luftwaffe abgeben musste. Nur der restaurierte Tower steht noch da; er beherbergt das Museum der „Bloody Hundredth“, der wegen ihrer schweren Verluste so genannten „Blutigen Hundertsten“.

Gemeint ist die 100. Bombergruppe der 8. US Air Force, die vom Juni 1943 bis zum Dezember 1945 mit vier Staffeln schwerer viermotoriger B-17-Bomber hier stationiert war. Hier: das ist Thorpe Abbots, ein Dorf von ein paar hundert Seelen, gute 6 Kilometer östlich von Diss in Norfolk, England.

Am 29. Juli 1944 startete eine riesige Armada von über 1200 Bombern, um Flugplätze in Frankreich und Raffinerien in Deutschland zu bombardieren. Knapp die Hälfte von ihnen, nämlich 569 B-17-Bomber, nahm sich die Leuna-Werke bei Merseburg vor.

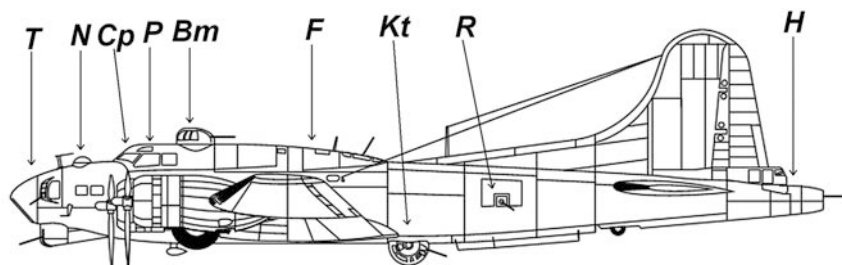
Auch die vier Staffeln aus Thorpe Abbots waren dabei. Als die Hundertste am Abend zurückkehrte, fehlten acht Maschinen, darunter drei von der 349. Staffel.

Um das Schicksal einer dieser drei Maschinen soll es hier gehen: um die LIBERTY BELLE und ihre Besatzung. Offiziell stand sie im Inventarverzeichnis als B-17G-35-DL, Werksnummer 42-107211, Staffelfcode XR, Kennbuchstabe N – aber so prosaisch gingen die Besatzungen mit ihren Maschinen gewöhnlich nicht um; sie gaben ihnen Namen. In diesem Fall sogar einen Namen mit einem Augenzwinkern dabei.

Jeder Amerikaner kennt aus der Schule die Geschichte der „Liberty Bell“ (Freiheitsglocke), die 1776 während der öffentlichen Verlesung der amerikanischen Unabhängigkeitserklärung geläutet wurde und immer noch in Philadelphia hängt. Aber beim Namen dieses Flugzeugs machte das Anhängen eines „e“ aus der Glocke (=Bell) eine „Belle“, eine weibliche Schönheit. Ein Gemälde auf der Flugzeugnase, mit Hingabe von der Bodenmannschaft gepinselt, zeigte infolgedessen die Freiheitsglocke und dazu eine wohlgeformte Blondine.



Auf die Idee, ihre Maschine *LIBERTY BELLE* zu nennen, kam mehr als eine Besatzung. Dieses Foto ist jedoch unseres Wissens das einzige, das wirklich die Nase der Maschine aus Thorpe Abbotts zeigt. Der Offizier, der hier mit abgebildet ist, ist Captain John A. Harrison, der sie am D-Day flog.



Positionen der Besatzung von vorn nach hinten: T=Toggler, N=Navigator; Cp=Copilot; P=Pilot, Bm=Bordmechaniker, F=Funker, Kt=Kugelturmschütze, R=Rumpfschütze, H=Heckschütze

Die LIBERTY BELLE war noch relativ neu. Sie war Ende März 1944 vom Band gelaufen und einen Monat später in Thorpe Abbots eingetroffen, also erst drei Monate im Einsatz.

Der Flugzeugtyp B-17 war ursprünglich für zehn Mann Besatzung konzipiert, davon vier Offiziere in den Funktionen von Pilot, Copilot, Navigator und Bombenschütze, und sechs Unteroffiziere in den Funktionen von Bordmechaniker, Funker, Kugelturmschütze, Linker und Rechter Rumpfschütze und Heckschütze.

Ab dem 7. Juni 1944 begann man, einen der beiden Rumpfschützen einzusparen, und ab dem 23. Februar 1945 sogar beide. Man darf vermuten, dass das mit der abnehmenden Stärke der deutschen bzw. dem verbesserten Schutz durch eigene Jäger zu tun hatte.

Das geschah jedoch nicht an einem Stichtag in der gesamten US Army Air Force, sondern nach und nach, wie es sich gerade ergab.

Wenn eine Mannschaft neu zur Staffel kam, wurde ihr keineswegs sofort eine bestimmte Maschine als „ihr“ Flugzeug zugewiesen; so etwas gab es nicht. Je nach Wartungszustand, aufgetretenen Problemen oder erlittenen Beschädigungen konnte eine Crew heute diese und morgen jene Maschine zugewiesen bekommen, wenn sich auch im Laufe der Zeit eine gewisse halbwegs feste Zuordnung einstellte. Zumindest während der letzten Einsätze war die LIBERTY BELLE von dieser Mannschaft geflogen worden:

Seit dem 12.06.44 flog Staff Sergeant (Unteroffizier) Marccena F. **Dottoviano** (*1921) als „Togglier“ mit. „Dotty“ war Italiener, was er



Der Bombenschütze bzw. Togglier saß in der Plexiglas-Nase und bediente die beiden MGs in der Bildmitte unten. Die MGs oben seitlich wurden vom Navigator bedient.

auch gern jeden wissen ließ, und im Zivilberuf Geiger. Ursprünglich gehörte er überhaupt nicht zum fliegenden Personal; er war als Mitglied der Bodenmannschaft nach England gekommen und war vor seinem Wechsel auf den Platz in der Nase etliche Einsätze als Rumpfschütze geflogen. Seine Jobbezeichnung „Togglier“ hatte den folgenden Hintergrund:

Im Spätjahr 1943 beschloss die 8. US Air Force, dass in Zukunft alle 36 Flugzeuge einer Staffel ihre Bomben gleichzeitig auslösen sollten. Im Grunde musste jetzt nur noch der Bombenschütze im Leitflugzeug wirklich zielen können; die anderen lösten ihre Bomben einfach aus, sobald der Staffelführer es tat. Wenn ausgebildete Bombenschützen knapp waren, konnte man nun auch einen als MG-Schützen ausgebildeten Unteroffizier in den Bug des Flugzeugs setzen; er war dann zuständig für das Doppel-MG im „Kinn“ des Flugzeugs und musste, was das Bombardieren anging, nur noch die richtigen Schalter umlegen können. Er hieß dann auch nicht mehr Bombardier, sondern Togglier (von *toggle* = Kippschalter).

Der Navigator war Flight Officer Victor Irvin **Kinkade** (22), genannt Vic. Bis Anfang Juni war er noch als Bombenschütze geflogen, jetzt war er als Navigator eingesetzt. Seine Position war in der Nase des Flugzeugs, vor und unterhalb der beiden Pilotensitze. Auch er hatte gegebenenfalls zwei MGs zu bedienen, die rechts und links der Nase angebracht waren.

Vic Kinkade hatte als „Flight Officer“ einen Rang inne, den es in der US-Luftwaffe nur knapp drei Jahre lang während des Krieges gab, und der rangmäßig unterhalb der Offiziere, aber oberhalb der Feldwebel angesiedelt war. (Etwas entfernt Vergleichbares sind heute die Fachdienstoffiziere der Bundeswehr oder die britischen und amerikanischen Warrant Officers.) Kinkade jedenfalls war mit seinem Rang zufrieden. Er schrieb einmal nach Hause, er könne sich zwar in drei Monaten um ein „richtiges“ Offizierspatent bewerben, aber dadurch würde er nur Geld verlieren; er beziehe ja jetzt schon so viel Sold wie ein Oberleutnant. Inklusiv Flugzulage dürften das bei ihm 246 Dollar im Monat gewesen sein. Der Kaufkraft nach war das rund 15 Mal so viel wie heute: Für 1 \$ bekam man 20 Flaschen Coca-Cola. Ein sparsamer Soldat – und das war Kinkade – konnte von einem Sold dieser Höhe sogar Geld zurücklegen. Vic zum Beispiel bot zwei Geschwistern an, ihnen Geld zu leihen und träumte davon, sich nach dem Krieg vom Ersparten eine Farm zu kaufen.

Der Pilot war First Lieutenant (Oberleutnant) Carl C. **Gustafson Jr.** (22). Ebenso wie seine Kameraden war er schon relativ erfahren: Er begann an diesem 29. Juli 1944 seinen 22. Einsatz.

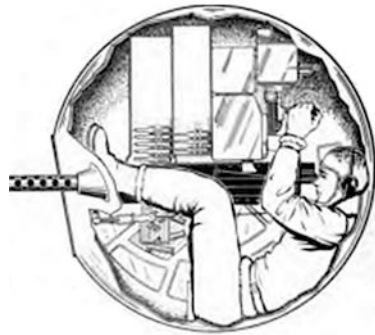
Rechts neben Gustafson saß Flight Officer Michael J. **Nemerowski Jr.** (20) am zweiten Steuer. Er war der Copilot. Wie Bordmechaniker

Robert Fife später erzählte, war „Nemo“ ursprünglich Jägerpilot gewesen und fühlte sich als bloßer Copilot etwas fehl am Platz.

Bordmechaniker und MG-Schütze im oberen Turm war Technical Sergeant (Feldwebel) Robert E. „Bob“ **Fife** (21). Von den Einsätzen der Gustafson-Crew hatte er die ersten acht mitgemacht, war dann verwundet worden und nach seiner Genesung erst seit knapp zwei Wochen wieder an Bord.

Der Funker war Technical Sergeant Anthony G. „Tony“ **Trebnik** (20); seine Geräte standen in einem kleinen Funkraum hinter dem Bombenschacht.

Staff Sergeant (Unteroffizier) Jack G. **Kromer** (21) bediente die beiden MGs im drehbaren Kugelturm unter dem Bauch des Flugzeugs. Das war ein Job für eher klein geratene Optimisten, die auch in engen Räumen nicht zur Panik neigten, denn der Turm war bei einem Durchmesser von nur 107 cm nach allen Seiten abgeschlossen und musste zum Herausklettern in eine bestimmte Stellung bewegt werden.



Wenn es Schäden gab, konnte das schwierig oder sogar unmöglich sein; der Kugelturmschütze war dann in seiner Kugel gefangen.

Staff Sergeant Frank A. **Caldwell** (22) war Rumpfschütze, d.h. er bediente die beiden MGs, die rechts und links in der Flanke des Rumpfs angebracht waren. Bis zum Vortag hatte er sich nur um ein MG kümmern müssen; für das andere war Staff Sergeant Sigmund A. Kazmierski zuständig. Aber der war heute, am 29., nicht mehr dabei. Die Einsparaktion bei den Rumpfschützen wirkte sich jetzt auch auf die LIBERTY BELLE aus.

Im Heckturm saß Staff Sergeant William R. „Bill“ **Ewing** hinter dem schwenkbaren Zwillings-MG. Mit 24 Jahren war er der Älteste an Bord.

Alles in allem hatte das Flugzeug 12 Maschinengewehre im Kaliber .50 (=12,7 mm) an Bord. Man begreift angesichts dieser gewaltigen Feuerkraft, warum die B-17 auch „Flying Fortress“, Fliegende Festung, hieß. Die deutschen Jäger mussten sich genau überlegen, aus welcher Richtung ein Angriff am wenigsten gefährlich war.

Trotz der Bewaffnung und der verbauten Panzerplatten war jedem an

Bord klar, dass auch ihr Flugzeug verwundbar war. Die MGs halfen ja nicht gegen die gefürchtete deutsche Flak, und die konnte gerade rund um Industrieziele sehr heftig sein.

Manche hatten daher einen besonderen Tick, mit dem sie das Glück zu beschwören versuchten. So drückte der Bordmechaniker, Bob Fife, dem Chef der Bodenmannschaft B. G. Cannon jedes Mal vor dem Start einen besonderen Silberdollar in die Hand: „Bewahr den auf, bis ich wiederkomme.“ Bisher hatte das auch jedes Mal geklappt mit dem Wiederkommen...

Gegenüberliegende Seite: *Die Porträtfotos der Besatzung, von links nach rechts und von oben nach unten angeordnet in der Reihenfolge ihrer Stationen im Flugzeug (vom Bug zum Heck). T/Sgt Robert E. Fife (Mitte) war der einzige Überlebende.*

Die Besatzung war eine bunte Mischung aus den Staaten der östlichen Hälfte der USA: Gustafson war aus Louisiana, Kinkade aus Illinois, Nemerowski aus Massachusetts, Dottoviano aus Pennsylvania, Fife aus Kansas, Kromer aus Wisconsin, Caldwell aus Mississippi und Ewing aus South Dakota. Bis auf Trebnik und Ewing waren sie unverheiratet.